Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca
Carpeta Nº 2630 de 2013

Versión Taquigráfica N° 2112 de 2014

TIERRA CON FINES DE EXPLOTACIÓN AGROPECUARIA

Se prohíbe la compra y tenencia a empresas extranjeras o a las instaladas en el país en las que participe directa o indirectamente un Estado extranjero
ver exposición

MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

ver exposición

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS PRIVADAS AEROAGRÍCOLAS DEL URUGUAY (ANEPA)

ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 13 de mayo de 2014

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Mario Perrachón, Vicepresidente.
MIEMBROS:	Señores Representantes Antonio Atilio y Yerú Pardiñas.
INVITADOS:	Por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, Ministro Interino, ingeniero agrónomo Enzo Benech y Director General, doctor Alberto Castelar.
	Por el Ministerio de Economía y Finanzas, asesor economista Gabriel Papa y contador Fernando Serra.
	Por la Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay (ANEPA), señores Julio Placeres, Presidente; Nestor Santos, Secretario; Marcelo Oliver; Tomás Cantore y Mario Machín.

SEÑOR PRESIDENTE (Perrachón).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir al señor Ministro interino de Ganadería, Agricultura y Pesca, ingeniero agrónomo Enzo Benech, y al Director General de Secretaría de esa Cartera, doctor Alberto Castelar, así como a la delegación del Ministerio de Economía y Finanzas integrada por el contador Fernando Serra, Director de Asesoría Tributaria, y el economista Gabriel Papa, asesor. Ellos se referirán al proyecto de

ley proveniente del Poder Ejecutivo que ingresó a esta Comisión, titulado: "Tierras con fines de explotación agropecuaria.- Se prohíbe la compra y tenencia a empresas extranjeras o a las instaladas en el país en las que participe directa o indirectamente un Estado extranjero".

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Desde hace mucho tiempo en nuestro Ministerio venimos conversando acerca de estos temas que tienen que ver con la propiedad, tenencia y uso de la tierra. Este proyecto de ley se refiere a uno de esos aspectos, específicamente a la posibilidad de compra de tierra por parte de Estados extranjeros.

En nuestro país nos hemos visto beneficiados por la suba de los precios internacionales de los "comodities", de la materia prima, y eso se debe, obviamente, a que el mundo necesita alimentarse. Creo que es por eso que países que tienen escasa producción de alimentos salen a buscar tierras fuera de sus fronteras. En este sentido, nosotros mismos hemos recibido preguntas de varios países. Personalmente recibí una delegación oficial de Arabia Saudita que nos preguntó acerca de la posibilidad de acceder a tierras. Asimismo, en el año 2013 el Gobierno chino invitó a nuestro Ministro y a todos los Ministros de América Latina y el Caribe a reuniones en ese país y uno de los intereses que mencionaron fue la posibilidad de comprar tierras por parte del Estado en los países de nuestra región.

Por lo tanto, nos parece que este tema es importante y es bueno tener legislación al respecto. Países como el nuestro, que tienen dimensiones pequeñas si los comparamos con algunos de estos gigantes, pueden tener dificultades si viene un Estado con un gran poder económico a comprar tierra. Por ese motivo consideramos favorable un proyecto de este tipo que defienda esos intereses.

De cualquier manera, como Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, hemos manifestado que tanto como la propiedad de la tierra nos importa su uso. Al respecto trabajamos utilizando las leyes existentes, como la de suelos y la normativa de nuestro Ministerio, en el marco de los planes de uso y manejo del suelo, que considero que se complementan.

Insisto en que vemos con buenos ojos un proyecto de ley de este tipo que marque una limitación a la compra de tierra por parte de Estados o de cualquier figura jurídica que represente los intereses de los Estados extranjeros.

SEÑOR PAPA.- Reafirmando las palabras del señor Ministro interino de Ganadería, Agricultura y Pesca, podemos decir que este proyecto de ley busca prohibir la compra de tierra, nuestro recurso natural por excelencia, por parte de Estados extranjeros.

Como es notorio el agro y la agroindustria han vivido una revolución en los últimos diez años. Ese verdadero cambio productivo ha sido una pieza importante en la transformación de la economía en su conjunto, lo que se puede resumir en un solo indicador, que es el precio de la tierra que en el año 2012 estaba en US$ 386 la hectárea, en el segundo semestre del año 2013 -recurriendo a las muy buenas estadísticas que elabora el Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca- llegó a US$ 3.574. Es decir que su precio se multiplicó por diez en este período. Esta evolución refleja un proceso de valorización de la tierra que vino de la mano de un muy fuerte crecimiento de las inversiones nacionales y extranjeras, de acuerdo con una estrategia de desarrollo que el Gobierno en conjunto estableció acogiendo esas inversiones de acuerdo con nuestra manera de promover el desarrollo. Ese es el contexto en el que se da, que tiene un tipo de inversión -el señor Ministro interino Benech aludió a ella- que, dadas las características que queremos promover, entendemos que no es conveniente para nuestro país, y que se denomina "land grabbing". En ese sentido, voy a recurrir a un documento de la FAO del año 2012, que se llama "Dinámica del Mercado de Tierra en América Latina", que define al proceso de "land grabbing". Dicho documento establece que este proceso se da cuando se realizan transacciones de extensiones considerables de tierras, cuando participa un Gobierno distinto al del país en el que se efectúa la transacción y cuando el destino de la transacción es la producción de alimentos de consumo masivo.

Este documento contiene una completa investigación de la FAO y establece que este es un fenómeno importante, aunque incipiente, y que se encuentra presente en los dos países más grandes de América Latina, es decir, Argentina y Brasil. Pero, tal como dijo el señor Ministro Benech, también se habría dado algún interés por Uruguay, aunque nosotros entendemos que se debe dar una doble señal, que incluye acoger la

inversión extranjera, tal como hemos hecho durante todo este período, pero estableciendo algunas limitaciones, como las que alude el proyecto de ley que está a estudio de esta Comisión y que refiere a la compra de tierra por parte de Estados extranjeros, que es lo que creemos inconveniente.

SEÑOR PARDIÑAS.- En primer lugar, quiero dar la bienvenida a los señores invitados.

Cuando planteamos agendar este proyecto de ley en el seno de la Comisión sugerimos convocar al Poder Ejecutivo debido a que en el trabajo que llevamos a cabo anteriormente quisimos generar una señal clara del país en torno a la propiedad de la tierra. En ese sentido, empezamos a trabajar en una orientación que dé respuestas a las preocupaciones que existen en el contexto productivo, fundamentalmente, proveniente de algunos sectores gremiales, que plantearon una fuerte preocupación por la extranjerización de la propiedad de este recurso natural. Entonces, redactamos un proyecto de ley, que sometimos a la consulta del Poder Ejecutivo, en el que no incluimos ningún régimen de exoneraciones para quien quiera adquirir tierras con capital proveniente de otros Estados.

Por esa razón, estamos preocupados por lo que establece el artículo 3º del proyecto de ley que estamos analizando, que genera excepciones, que reconocemos que están basadas en temas importantes para el país como, por ejemplo, los lineamientos de desarrollo nacional, la aplicación de tecnologías innovadoras, la generación de empleo o la suba de la productividad. De todos modos, estamos preocupados porque esa excepción que se pudiera generar siempre deja una puerta abierta, y consideramos que la señal de parte de nuestro país debe ser clara y contundente.

Por lo tanto, queremos que el Poder Ejecutivo maneje la posibilidad de no incorporar este artículo que fue remitido en el proyecto de ley, a fin de que la Comisión pueda trabajar no solo con la mirada de los legisladores sino también con la comprensión de los Ministerios por la preocupación planteada.

Por otra parte, debido a que continuamos analizando el proyecto de ley, redactamos un sustitutivo del artículo 2º de esta iniciativa, a fin de que no quede tan detallado que la titularidad de inmuebles rurales y las explotaciones agropecuarias pueda ser ejercida por sociedades anónimas o sociedades en comandita, sino que puedan ser ejercidas por entidades, cualquiera sea su forma jurídica y sus titulares sean Estados extranjeros. Nosotros entendemos que esa modificación mejora el texto, pero queremos hacer la consulta correspondiente a fin de saber qué le parece al Poder Ejecutivo esta pequeña modificación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Léase el sustitutivo del artículo 2º, presentado por el señor Diputado Pardiñas.

(Se lee)

"El Poder Ejecutivo no podrá disponer, al amparo de lo establecido por el inciso final del artículo 1º de la Ley Nº 18.092 del 7 de enero de 2007, en la redacción dada por el artículo 349 de la Ley Nº 18.172 de 31 de agosto de 2007, que la titularidad de inmuebles rurales y de explotaciones agropecuarias pueda ser ejercida por entidades, cualquiera sea su forma jurídica, cuyos titulares sean Estados extranjeros, entidades o fondos soberanos de los mismos, con independencia del porcentaje de participación que posean".

SEÑOR MINISTRO INTERINO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Revisamos todo el material y creemos que lo que se propone es correcto, ya que se plantea eliminar el artículo 3º y dar una nueva redacción al 2º. Esta nueva redacción es más abarcativa y nos deja mejor cubiertas las espaldas, ya que se han tenido en cuenta otras formas jurídicas y, además, recoge la experiencia que hemos tenido a través de la ley de promoción de inversiones. Por lo tanto, estamos de acuerdo con la propuesta.

SEÑOR PAPA.- Desde el Ministerio de Economía y Finanzas acompañamos las palabras del señor Ministro interino Benech.

SEÑOR SERRA.- Voy a reafirmar los conceptos vertidos por los representantes del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca así como por nuestro colega, el economista Papa, del Ministerio de Economía y Finanzas.

En la redacción anterior solamente se hacía referencia a las sociedades anónimas con acciones al portador y no se contemplaban otras situaciones que pueden presentarse en la práctica, como que la titularidad pueda estar representada por sociedades anónimas con acciones nominativas, por fideicomisos, por fondos de inversión e, inclusive, por sociedades de tipo personal, por ejemplo, sociedades de responsabilidad limitada, cuyos titulares fueran este tipo de entidades; no se quiere que el Poder Ejecutivo tenga esa discrecionalidad.

Por lo tanto, con en esta redacción genérica que refiere a entidades cualquiera sea su forma jurídica, se cubrirían todas las posibles formas de titularidad de los inmuebles rurales que pudieran adoptarse.

SEÑOR CASTELAR.- Quiero señalar que la última frase del artículo sustitutivo que establece "con independencia del porcentaje de participación que posean", lleva a que la redacción sea más completa que en el artículo original, que simplemente expresaba "cuyos titulares sean entidades propiedad de Estados extranjeros[...]". Este elemento hace más amplio el espectro restrictivo de la norma propuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la visita; nos mantendremos en contacto.

(Se retiran de Sala las delegaciones de los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca y de Economía y Finanzas)

(Ingresa a Sala una delegación de Anepa, Administración Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay)

——La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca da la bienvenida a una delegación de Anepa integrada por los señores Julio Placeres, Presidente; Nestor Santos, Secretario; Marcelo Oliver, Tomás Cantore y Mario Machín

Estamos honrados con su presencia; les damos la palabra.

SEÑOR PLACERES.- Muchas gracias por recibirnos. Actualmente soy el Presidente de la Asociación de Empresas Privadas Aeroagrícolas, Anepa. Les agradezco la oportunidad de exponer nuestro punto de vista con respecto al proyecto de ley que modifica la exoneración de las rentas originadas en la prestación de los servicios de aeroaplicación de productos agroquímicos, siembra y fertilización destinados a la agricultura promovido por la Asociación de Cultivadores de Arroz y los Ministerios de Economía y Finanzas y Ganadería, Agricultura y Pesca. Esta iniciativa beneficiará a los productores más grandes, que son los que tributan IRAE. Estos productores podrán descontar de sus impuestos las facturas generadas por las aplicaciones aéreas. Sin embargo, los productores más chicos, que tributan por Imeba, un poco más del 40% en el sector arrocero, no obtendrán beneficio alguno y tendrán que soportar el aumento que necesariamente aplicaremos a las tarifas para contrarrestar el costo del impuesto en caso de ser aprobado.

Cuando se estaba tratando la Ley de Presupuesto, el señor Ministro de Economía y Finanzas, Fernando Lorenzo, decía que lo que se pretende es la igualación de dos tipos de proveedores de un servicio equivalente. Si bien lo que hacemos es parecido, no es igual. Lo único que tenemos en común es que los dos, el equipo aéreo y el terrestre, pasamos por encima del cultivo.

A continuación me voy a referir a alguna de las diferencias entre una aplicación aérea y una terrestre. El equipo terrestre, que comúnmente llamamos mosquito, no paga tasas nacionales ni municipales, al contrario del avión, que paga la Tasa Global Unificada, una tasa nacional para utilizar los aeropuertos nacionales controlados por la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica. Esta tasa se paga aunque nunca se utilicen dichos aeropuertos porque generalmente trabajamos desde pistas satélites o tenemos nuestros propios lugares de trabajo que están alejados de los aeropuertos que controla la DGIA. Por otra parte, el operario que maneja un mosquito no necesita acreditar idoneidad; solo debe obtener una licencia categoría H otorgada por las Intendencias y/o Municipios que tiene un costo aproximado entre $ 100 y $ 500. En cambio, para llegar a ser piloto agrícola debe obtenerse, en primera instancia, la licencia de piloto privado y luego la de piloto comercial, obteniendo finalmente la habilitación como piloto agrícola, que debe ser aprobada por la Dinacia. Para todo esto se necesitan, por lo menos, cinco años, y representa un costo que va desde US$ 25.000 a US$ 30.000. Asimismo, la licencia categoría H tiene una vigencia de diez años y se renueva en cualquier

intendencia o municipio, pero para mantener vigente la licencia de piloto es necesario realizar un examen psicofísico cada seis meses o un año, dependiendo de la edad del piloto. Además, este examen solo se realiza en la Fuerza Aérea, en la base Boiso Lanza, y tiene un costo aproximado de $ 6.000.

Por otro lado, para el equipo terrestre no se exige seguro alguno y en caso de contratarse uno contra todo riesgo el costo es de aproximadamente el 1.1% del valor de la máquina. Para dar un ejemplo, una máquina terrestre que cuesta US$ 200.000 pagará por todo concepto de seguro total US$ 2.200. En el caso de los aviones, para mantener la vigencia del certificado de aeronavegabilidad es obligatorio contratar el seguro contra terceros y asiento del piloto, lo que tiene un costo aproximado que va entre US$ 1.200 y US$ 4.000 por avión. Además, el costo de un seguro contra todo riesgo para una aeronave significa entre un 7% y un 9% del valor a asegurar. Por ejemplo, si un avión sale US$ 200.000, el mismo costo que el de un mosquito -usado, ¿no?- pagará un seguro que va de US$ 14.000 a US$ 18.000. Por consiguiente, por lo menos el 90% de los aviones que vuelan en Uruguay no tienen seguros que cubra la aeronave, por lo que está a nuestro riesgo; lo que sí tienen son los seguros obligatorios dispuestos por el Estado: el seguro contra terceros y el asiento del piloto.

Asimismo, el Banco República y la banca privada ofrecen líneas de crédito para la compra de equipos terrestres o mosquitos en la modalidad de "leasing". Para la compra de un avión, esos bancos no tienen línea de crédito. Cabe agregar que para proteger al equipo terrestre no se requieren instalaciones especiales; esto se debe a su robustez característica y a la que tienen todas las maquinarias agrícolas que hace que con un tinglado sea suficiente. En cambio, para proteger un avión se necesitan hangares con determinados requisitos de seguridad establecidos por la Dirección Nacional de Aviación Civil.

Además, para el mantenimiento del mosquito o equipo terrestre no es necesario recurrir a un taller autorizado ni a un mecánico debidamente habilitado por autoridad alguna, pero para el mantenimiento del avión se lo debe trasladar a un taller, autorizado por la Dinacia, que también debe estar habilitado para inspeccionar aviones agrícolas de acuerdo a la marca y modelo. En Montevideo hay cuatro de estos talleres y en el interior hay dos, por lo que varias de nuestras empresas han tenido que desarrollar un pequeño taller, que debe ser autorizado siempre por la Dinacia, para hacer el mantenimiento de sus aviones y no para dar servicio a terceros.

Asimismo, el combustible utilizado para el equipo terrestre se compra en cualquier estación de servicio. Lo normal es que para el pago de este combustible se tenga un crédito de entre quince y treinta días. El uso del combustible utilizado en los aviones es controlado por Dinacia, que nos otorga un cupo por una determinada cantidad. El control lo realiza a través del libro de motor del avión, debiendo presentar copias certificadas del mismo para obtener un nuevo cupo. Se compra directamente en Ancap, en las plantas de La Teja, de Treinta y Tres o Paysandú; para ello se debe contratar un camión cisterna, pagar el flete y lo que sea necesario, por adelantado, y cada empresa necesita un depósito especial para su almacenamiento. Cabe agregar que cuando el Estado bajó el 7% a las compañías aéreas, no nos comprendió en el descuento; por el contrario, los sucesivos aumentos alcanzaron 50% de lo que veníamos pagando.

El equipo terrestre no tiene inspecciones mecánicas obligatorias, ni un programa de mantenimiento que obligue el cambio de partes por hora de uso o vencimientos por calendario. En el caso del avión, para mantener vigente el certificado de aeronavegabilidad, es necesario cumplir con un programa de mantenimiento establecido por el fabricante y controlado por Dinacia. Las partes componentes de la aeronave tienen vencimiento por horas de uso o tiempo calendario y, en general, se compran -por lo menos en esta región-, en Estados Unidos porque los aviones son fabricados en ese país, con los correspondientes certificados que acreditan su trazabilidad, lo que agrega costos y demoras y hace necesario siempre tener un stock mínimo de partes porque no hay una casa de repuestos que tenga lo que necesitamos.

En cuanto a la situación tributaria actual, tanto la aplicación terrestre como el transporte de carga y de pasajeros están gravados. Las aplicaciones aéreas, la carga y el transporte de pasajeros están exentos de IRAE.

Para terminar cabe señalar que la actividad hasta ahora estuvo exonerada. Los legisladores entendieron la complejidad de la operación aérea y, por consiguiente, vieron que si no había ayuda a la aviación, y en este caso a la agrícola, la tendencia era a que esta desapareciera. De hecho, en los últimos años se ha notado una menor presencia en el mercado de empresas aéreas y algunas han tenido que cerrar. En este sentido, cabe señalar que en los últimos treinta años la cantidad de aviones ha permanecido incambiada; nuestra flota de

aviones agrícolas es del año 1976. O sea que hoy se sigue volando con lo mismo que hace treinta años. En otro negocio no existe que uno tenga que mantenerse con la misma unidad por tantos años. No se trata de tacañería, sino de que no se puede afrontar la compra de uno nuevo.

En los últimos tiempos, con el advenimiento de algunos cultivos, por suerte, hay mayores posibilidades de trabajo y han entrado algunos aviones nuevos, pero todos o casi todos -el 99%- con créditos otorgados por la fábrica y/o bancos extranjeros. Reitero: el promedio de la flota es del año 1976.

Sin embargo, en el caso de los equipos terrestres la situación es diferente. En el año 2000 no había ninguno, solo había máquinas de arrastre. Hoy, hay más de 1.200 mosquitos o equipos terrestres autopropulsados. La aplicación aérea se realiza generalmente solo en caso de emergencia, cuando los equipos terrestres no pueden entrar al cultivo por la acumulación de agua debido al exceso de lluvias.

Por otra parte, la Asociación de Cultivadores de Arroz habla de que el área plantada es de 165.000 hectáreas y de que se hacen 3,9 pasadas sobre ella. Si se multiplican las 165.000 hectáreas por 3,9 y, luego, por el valor estimado de una aplicación aérea, que está en el entorno de los US$ 15 por hectárea, el resultado va a ser un poco más de US$ 9:000.000 de facturación bruta. Si consideramos una ganancia estimada de 15% en las empresas aéreas, obtendremos otro número, un poco más de US$ 1:400.000. Si a esto le aplicamos el 25% que deberíamos tributar por concepto de IRAE, estamos hablando en el entorno de los US$ 362.000, que es lo que el Estado dejaría de percibir de nuestra parte. Y esto es lo que solicitamos que no se incluya en este proyecto.

El 22 de abril pasado, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas emitieron un decreto que en el artículo 144 dice: "Exonérese del Impuesto a las Rentas de las Actividades Económicas a las rentas provenientes de las actividades de arrendamiento, crédito de uso, uso o cesión de uso de aeronaves, sin la provisión de tripulación, equipos o mantenimiento, a favor de compañías nacionales de navegación aérea". Si bien esto no viene al caso porque no es de lo que estamos hablando hoy, continúa con el espíritu que los legisladores de todos los partidos han tenido siempre para promover a la aviación en general, dándole ayuda porque, de lo contrario, la tendencia es que en condiciones normales no pueden funcionar.

Por otra parte, quiero señalar que como había alguna duda con respecto a la definición de compañías aéreas, hice una investigación en la Facultad de economía y me enteré de que la Dirección General Impositiva ha seguido un criterio amplio sobre ellas, y considera que están comprendidas las que utilizan medios aprobados por la autoridad correspondiente y cuya actividad se halle autorizada.

Por último, quiero decir que se nos aplican muchas formas de control por parte de la Dirección General de Aviación Civil y del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR SANTOS.- Quería dejar en claro que el reclamo que hace la ACA es totalmente atendible y correcto. Actualmente, esta asociación no puede descontar las facturas de la aviación agrícola, lo que le significa mucha plata. Por lo tanto, tenemos que encontrarles una solución. Nosotros estamos peleando más por los pequeños productores que por nosotros mismos, porque evidentemente somos tomadores de precios y prestadores de servicios. En el caso de que se vote el impuesto, se aumenta el costo y se transfiere; por ende, vamos a afectar a los productores más pequeños. En la zona del Este son un poco más de 41% los productores que salen por Imeba, según los números de la propia industria. Ya hemos conversado este tema con la Comisión de Hacienda y estuvimos de acuerdo con que debemos encontrar una solución al productor, porque principalmente los arroceros están muy complicados.

Por otra parte, quiero señalar que cuando ocurrió el incendio en Santa Teresa en 2005 y en Cabo Polonio en 2011, la aviación agrícola trabajó sin costo. No es para echarlo en cara, sino para decir que el Gobierno tiene una herramienta en la aviación agrícola que ha servido para combatir los incendios, que hubiese provocado costos por encima de US$ 2:000.000. La aviación agrícola lo hizo sin costo alguno; solamente se le repuso el combustible. Cuando hablamos de la aviación agrícola, siempre nos referimos al sector arrocero, porque es el que más la necesita. El resto de los cultivos de secano, si no llueve, no la precisan. Hace diez años acá no existía soja y hoy tenemos más de 1:200.000 hectáreas. Antes no existían mosquitos y, según el señor Ministro, actualmente hay más de 1.400 registrados. La aviación agrícola sigue siendo la misma que hace treinta años y por eso es tan vieja la flota que tenemos. Entonces, ¿por qué no acompañamos el ritmo si hoy

en la carretera no dejan circular con camiones del año setenta? A nadie se le puede ocurrir que salga un camión de esos años a la calle. Y nosotros volamos con los aviones de esa época, pero correctamente mantenidos. Quiere decir que la aviación agrícola no acompañó el crecimiento de esa agropecuaria, solamente atajó los grandes problemas. Este mes de febrero la lluvia no dejó entrar y la aviación agrícola hizo lo que pudo, porque tampoco tiene infraestructura de pistas o de lugares como para poder bajar. De hecho, hubo departamentos que quedaron sin protección, como San José, porque no había dónde bajar.

Es decir, no hay continuidad y por eso la aviación agrícola no ha acompañado estos cambios.

Insisto con que es muy importante el reclamo del sector arrocero, y creo que tenemos que buscar una solución, que pedimos nosotros mismos.

Si se votara este proyecto, el Gobierno perderá poco más de US$ 300.000, pero la aviación agrícola presta un servicio, cuando se presentan grandes emergencias, que vale mucho más que eso.

SEÑOR PARDIÑAS.- En esta Legislatura ya discutimos los antecedentes de este tema, más precisamente, en la Comisión de Hacienda, integrada con la de Presupuesto, en la instancia presupuestal, como debe recordar el señor Diputado Berois Quinteros.

La actividad económica del país ha venido evolucionando en distintos aspectos y, como legisladores, deberíamos empezar a contemplarlo, es decir: exoneraciones genéricas que tenía nuestro país permitieron que nuevas actividades económicas, a partir de ellas, intentaran perforar el sistema tributario. Esto es una forma de captar renta -por lo menos es lo que busca la ley- por parte del Estado para financiar otros programas y redistribuir, pero no se puede hacer por la perforación del sistema tributario. No estoy diciendo que esto ocurra esto con las empresas de aeroaplicación, pero es necesario mejorar la normativa vigente.

La Comisión competente para estudiar este punto es la de Hacienda, que es donde radica este proyecto. Sin embargo, esta Comisión quiere analizar cómo se generarían mejores condiciones tributarias para el desarrollo de la actividad productiva. En ese sentido, si el productor tuviera un costo que insume en su producción, habría que analizar la posibilidad de que lo descontara en su tributación.

Creo que a esto propende el Poder Ejecutivo al presentar este proyecto de ley, fundamentalmente demandado por el sector productivo, como bien se decía, por el sector arrocero, que es el que más utiliza los servicios de la aerofumigación.

Es más, creo que deberíamos analizar los servicios aeroagrícolas desde la perspectiva de una mayor cobertura de pasturas sembradas sobre cultivos, y en ese sentido no hay duda de que un fuerte componente para concretar esa innovación tecnológica requiere de empresas aeroagrícolas, porque tecnológicamente no es posible cubrir con el servicio terrestre. De ahí surge la necesidad de encontrar una alternativa que consolide al sector y, a su vez, permita que desde el punto de vista tributario el productor agropecuario pueda descontar de su tributación parte de lo que insume.

Por lo tanto, creo que el planteo es de recibo. Si bien este proyecto lo está discutiendo la Comisión de Hacienda, competente en temas tributarios, nuestra Comisión puede analizar estos aspectos para buscar una solución. Nos preocupa, precisamente, que Uruguay siga manteniendo exoneraciones muy generalizadas y que a través de ellas empiecen a ingresar distintas actividades que económicamente son bien diferenciadas, porque no es lo mismo instalar una empresa de transporte de pasajeros que cubra el servicio Montevideo-Melo que una empresa aeroagrícola. Creo que estas son las cuestiones que debemos formular para contemplar también el interés del Poder Ejecutivo de no generar perforaciones en el sistema tributario.

Por lo tanto, vamos a trabajar para volcar aportes a la Comisión de Hacienda, que es la que debe resolver en la materia.

SEÑOR SANTOS.- Estoy totalmente de acuerdo.

Sin embargo, no quiero equivocarme, pero dentro de los diecinueve proyectos a fomentar en el Gabinete Productivo se incluye la aviación.

El Ministerio de Industria, Energía y Minería contrató a una consultora para estudiar el consumo de combustibles. De su informe surge que el 95% del combustible lo consume la aviación agrícola. Es decir, las compañías aéreas que operan en Uruguay son todas extranjeras, menos BQB, por lo que se podría decir que la única aviación que existe en Uruguay es agrícola.

Evidentemente, es una gran herramienta para asegurar y proteger la producción de los cultivos, y es la razón de por qué en el resto del mundo fomentan la aviación agrícola.

Reitero: la aviación agrícola actualmente representa el 95% de toda la actividad aeronáutica.

SEÑOR PLACERES.- Corresponde aclarar que las empresas aeroagrícolas, las de transporte de pasajeros y de carga aérea, cumplen los mismos requisitos, y los permisos de operación que otorga la Dirección Nacional de Aviación Civil son exactamente iguales. Obviamente, cada actividad deberá cumplir con requisitos particulares, pero en lo que hace al mantenimiento, características de funcionamiento y del personal embarcado -llámese piloto, copiloto, etcétera- son exactamente los mismos.

Quise aclarar esto porque como en el caso de nuestra actividad se piensa en un tractor que va en el aire; los controles de Dinacia son exactamente los mismos, es decir, el mismo período de inspecciones, la misma vigencia para los certificados de aeronavegabilidad y para el resultado del examen psicofísico de los pilotos.

SEÑOR SANTOS.- Un apunte más. La nueva reglamentación que dictó la Dirección Aeronáutica fue impugnada por la aviación agrícola, por ser muy restrictiva, ya que es espejo del artículo 145, que corresponde al transporte comercial; a tal punto es así que la nueva reglamentación que dicta para la aviación agrícola exige tal cantidad de cargos gerenciales que se hace imposible de cumplir; nos consideran como una aviación común y corriente, como las aerolíneas. Las medidas de seguridad y las normas de mantenimiento de la aviación agrícola son muy estrictas, y por eso los productores no tienen aviones, porque ¿qué le impide a un productor comprar un avión que va de U$S 80.000 a U$S 100.000 si un mosquito sale US$ 200.000? Lo que se lo impide es la infraestructura que hay detrás de la aviación agrícola.

Por eso mucho productores, fundamentalmente del Este, han optado por no tener más aviones y contratar servicios, precisamente, por el carácter complejo de nuestra actividad.

SEÑOR MACHÍN.- Quería hacer una aclaración respecto a lo señalado por el ingeniero Pardiñas.

A nuestros clientes arroceros les brindamos un tipo de servicio que no es exactamente el mismo que brindamos a los clientes de pasturas. El cliente de las pasturas, probablemente, va a ser el sojero en su mayoría. Puede pasar que si disminuye la actividad aérea agrícola puedan quedar áreas desprotegidas de pasturas. Es muy difícil que se creen empresas para atender solo las pasturas. Es algo muy limitado en el tiempo y en el área como para mantener toda una empresa funcionando solo para esa actividad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a la delegación de ANEPA por su visita y nos mantendremos en contacto.

(Se retira de Sala la delegación de ANEPA)

——Se da entrada a una invitación de la Honorable Cámara de Diputados de la República Argentina, firmada por el Diputado Julián Andrés Domínguez. Esta invitación se cursa por intermedio del Presidente de nuestra Cámara, el Diputado Aníbal Pereyra, hacia el Presidente de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca, Marcelo Bistolfi y a todos los demás integrantes para participar de la Jornada Internacional Parlamentaria de Debate Agropecuario que tendrá lugar los días 3 y 5 de junio en la ciudad de Buenos Aires.

La invitación dice así: "Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 23 de Abril de 2014.- Estimado Presidente: Tengo el honor de dirigirme a Usted, en mi carácter de Presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina, con el fin de hacerle llegar por su intermedio, una invitación al Presidente de la Comisión de Agricultura y a sus integrantes, para participar de una Jornada Internacional Parlamentaria de

Debate Agropecuario, en la que junto a distinguidos colegas de diversos países se analizarán las perspectivas para el desarrollo agrícola en la región y del mundo. Así también se debatirán entre otros temas, los marcos normativos relacionados con el desarrollo del sector y que atienden a las nuevas tecnologías aplicadas al agro: creaciones fitogenéticas, uso de la Biotecnología, Impacto de normas ambientales en la producción y el comercio de productos agrícolas, etc.- Este Encuentro tendrá lugar entre los días 3 al 5 de junio del año en curso, y se dividirá en dos días de intenso trabajo con los integrantes de las delegaciones en el Congreso de la Nación, y concluirán el 5, con la experiencia de presentar las conclusiones a los referentes del sector productivo en una exposición nacional que se realiza en la mayor zona de producción de la Argentina.- De estas reuniones están participando también representantes de los países de distintas regiones del mundo y organizaciones internacionales vinculadas. A la brevedad posible remitiré un Programa del encuentro.- Sin otro particular, y esperando contar con su presencia, lo saludo cordialmente, Julián Andrés Domínguez, Presidente".

Por otra parte, les recuerdo que mañana, a la hora 14, la Comisión recibirá a la Asociación Rural del Uruguay; a las 14 y 30 a la Comisión Nacional de Fomento Rural, y a las 15 a la Asociación de Cultivadores de Arroz. Las dos primeras delegaciones asisten por el tema de la compra de tierras con fines productivos agropecuarios por parte de Estados extranjeros y la última por el de los impuestos a los aviones fumigadores.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.